



Fernando Carrión y Paulina Cepeda (Editores)

Quito: la ciudad que se disuelve - Covid 19



© 2021 FLACSO Ecuador
Marzo de 2021

ISBN: 978-9978-67-560-1
FLACSO Ecuador
La Pradera E7-174 y Diego de Almagro, Quito-Ecuador
Telf.: (593-2) 294 6800 Fax: (593-2) 294 6803
www.flacso.edu.ec

Quito : la ciudad que se disuelve – Covid 19 / editado por
Fernando Carrión y Paulina Cepeda. Quito : FLACSO
Ecuador. 2021

x, 365 páginas : figuras, gráficos, mapas. - (Colección
Coronavirus y ciudad ; 1)

Incluye bibliografía

ISBN: 9789978675601

CIUDADES ; URBANISMO ; SOCIOLOGÍA URBANA
; MOVILIDAD ; TURISMO ; PANDEMIA ; COVID-19
; QUITO ; ECUADOR. I. CARRIÓN, FERNANDO,
EDITOR. II. CEPEDA, PAULINA, EDITORA

307.76 - CDD

Índice

Presentación	ix
INTRODUCCIÓN	
La COVID-19 en Quito: de la crisis al <i>shock</i> urbano	3
<i>Fernando Carrión Mena y Paulina Cepeda</i>	
LA CIUDAD QUE SE DISUELVE	
El bus también existe. Estudio de las líneas de buses urbanos de Quito; pandemia y transformación urbana	27
<i>Diego Vinicio Salgado</i>	
Movilidad y pandemia: una oportunidad para repensar cómo nos movemos	37
<i>Elisa Soledad Puga Cevallos</i>	
Movilidad intermodal, ¿una solución a la circulación urbana durante la pandemia?	47
<i>Ricardo J. Espinosa Uquillas</i>	
Educación universitaria en tiempos de pandemia	55
<i>Jose Vicente Padilla Villacís</i>	
Mejorar la salud en Quito fortaleciendo el tejido comunitario y la articulación de servicios	63
<i>Fernando Sacoto y Betty Espinosa</i>	
Del espacio público a una pandemia comunitaria	71
<i>Kléver Vásquez Vargas</i>	
El turismo urbano post-COVID. Un nuevo escenario para el desarrollo turístico de Quito	77
<i>Víctor Llugsha G.</i>	
Impacto social y económico en las ciudades y destinos turísticos pos-COVID 19	83
<i>Fernanda Sánchez</i>	
Lo que las crisis nos ha enseñado sobre Quito	89
<i>Sebastián Caba</i>	

LAS PROFUNDAS DESIGUALDADES ESTRUCTURALES

Los residuos sólidos y el COVID-19: notas para reflexionar sobre la informalidad urbana desde Quito	97
<i>Nancy Merary Jiménez-Martínez</i>	
Repensando la ciudad: Quito, en la pospandemia de coronavirus. manejo de residuos sólidos y reciclaje	103
<i>Paula Guerra Morán, Lorena Gallardo Lastra y Claudia Andrade Rodríguez</i>	
“Se arrienda” o la transformación del entorno promocional en Quito, pos-COVID-19	111
<i>Arturo Estrella Osorio y Jorge Delgado Rocha</i>	
La rehabilitación del hábitat urbano como proyecto común y como política pública	119
<i>Juan Carlos Sandoval y Eduardo Torres</i>	
El suelo y la vivienda en la pospandemia en Quito. ¿Quién gana y quién pierde?	127
<i>Paulina Cepeda</i>	
Quito y pandemia: apuntes sobre la vivienda enferma y la muerte de la ciudad	133
<i>Milena Almeida Mariño y Natalia Angulo Moncayo</i>	
Construcciones sobre lodo financiadas con petróleo	139
<i>Christian Fernando Vicente Correa</i>	
Nuevos imaginarios digitales globales y locales en la ciudad de Quito en el marco del COVID-19	147
<i>Ana Elizabeth Perugachi Kindler</i>	
Digitalización en pandemia: un diagnóstico de Quito	155
<i>María José Rodríguez Álvarez y Sebastián Rodríguez Álvarez</i>	

CIUDAD Y CIUDADANÍA

Diálogos museo-comunidad	165
<i>Marcus Uvidia</i>	
Las siete lecciones del COVID en los museos y su entorno urbano en Quito y Ecuador	171
<i>Fabian Paocarina Albuja</i>	
Hacia nuevos usos del museo.	179
<i>Elisa Ullauri Lloré</i>	
El desafío de los museos pospandemia.	185
<i>Myriam Navas Guzmán</i>	

Repensando las espacialidades de los museos: espacios para la educación no formal.	189
<i>Estefanía Carrena Yépez</i>	
Estigmatización, confinamiento y crisis sanitaria: una aproximación al trabajo sexual quiteño.	195
<i>Shirley Venegas y Abel Ramírez</i>	
Adultos mayores en el aislamiento.	203
<i>Paulina Vega y Carolina Navas Guzmán</i>	
Quito, en la pospandemia del coronavirus: repensando la ciudad desde los sectores populares del Sur.	207
<i>Fabián Melo Benítez</i>	
Repensando el derecho a la ciudad: Quito, una ciudad mestiza en tiempos de pandemia:	213
<i>Sergio Bermeo Álvarez y Kleber Cerón Orellana</i>	
Ciudades imaginarias en cuarentena: fantasías y ficciones urbanas reveladas por identidades disidentes movilizadas.	221
<i>Ignacio Espinosa Alarcón</i>	
Quito versus COVID: políticas públicas urbanas con enfoque conductual en tiempos de pandemia	233
<i>Guido Moncayo Vives</i>	
Crisis y adaptación ciudadana hacia un modelo de gestión digital en época de COVID-19 en el Distrito Metropolitano de Quito	241
<i>Mateo Valarezo Bravo</i>	
La comunicación en crisis aplicada al caso del COVID-19 en Quito	249
<i>Andrés Alfredo Luna Montalvo y María Maribel Murillo Blandón</i>	
Inmigrantes en Quito: antes y después de la pandemia.	259
<i>Jacques Ramírez G.</i>	
Los paisajes de la corrupción	267
<i>Alejandro Ramos</i>	

URBANISMO DE PROYECTOS O ¿LA CIUDAD SIN PROYECTO?

Repensando la ciudad: la ciudad pospandemia, una oportunidad para una transición hacia una vida urbana sostenible	275
<i>Diego Hurtado Vásquez</i>	
Quito pos-COVID-19, una ciudad más humana, sostenible y saludable. Miradas desde la salud urbana y el desarrollo sostenible	283
<i>Damián Andrade</i>	

Estudio de correlación entre indicadores atmosféricos y pandemia por COVID-19 en la ciudad de Quito.	289
<i>José Mena García</i>	
La ciudad desde y en el barrio	299
<i>Pabel Muñoz L.</i>	
La ciudad del vecindario es doméstica	305
<i>Fernando Carrión Mena</i>	
La Planificación Territorial como puntal para la transición, más que a la nueva normalidad, a la buena normalidad.	311
<i>Juan Carlos Sandoval</i>	
Las muertes de Quito	317
<i>Jaime Tillería-Durango</i>	
Quito circular: de la pospandemia a la prosperidad sostenible	323
<i>Elizabeth Cabezas Guerrero</i>	
Quito, coronavirus y economía	329
<i>Jaime Galarza Erazo</i>	
Quito en la pandemia: alternativas desde la economía circular	335
<i>Verónica Cordero, María de los Ángeles Barrionuevo y Daniel Jurado</i>	
Desarrollo endógeno imprevisto, alternativas de desarrollo para Quito	341
<i>Edwin Cevallos Sánchez</i>	
El COVID-19 y su relación con la gestión del riesgo de desastres.	347
<i>Jonathan Menoscal</i>	

DOS CASOS DE CIUDADES INTERMEDIAS

Institucionalidad para la respuesta a la pandemia en Cuenca	355
<i>Pablo Osorio Guerrero</i>	
“La Inmaculada Concepción de Loja” y el reto de las ciudades intermedias desde el enfoque de gestión de la cultura.	361
<i>Ramiro Villamagua Vergara</i>	

La ciudad que
se disuelve

El bus también existe. Estudio de las líneas de buses urbanos de Quito; pandemia y transformación urbana

Diego Vinicio Salgado¹

Introducción

Durante el primer semestre del año 2021, la ciudad de Quito espera la inauguración de su primera línea de metro. El primer estudio realizado por la empresa Metro Madrid en el año 2011 estimaba una capacidad para transportar 450 mil pasajeros diarios, es decir que el sistema subterráneo asumía cerca de la cuarta parte del total de desplazamientos en transporte público. Ante el nuevo escenario ocasionado por la pandemia del virus COVID-19 y con las medidas de distanciamiento social, la capacidad del metro se verá seriamente afectada por una reducción de alrededor del 40%.

Este estudio se centra en analizar los itinerarios de autobuses urbanos como una posible alternativa para enfrentar los problemas de movilidad de Quito, agravados en el escenario de la pandemia global. Analizamos históricamente la relación entre bus y tejido urbano para identificar las transformaciones en el territorio a raíz de pandemias pasadas y ponderar el transporte colectivo como el instrumento que mejores oportunidades brinda a la ciudad en el contexto actual, que involucra falta de recursos económicos, medidas de distanciamiento social, estigmatización del transporte público como foco de contagio e incremento del parque automotor privado.

¹ Arquitecto por la Pontificia Universidad Católica de Quito. Máster en estudios avanzados en arquitectura con especialidad en urbanismo por la Universidad Politécnica de Catalunya. Correo electrónico: diegovsp07@gmail.com

Transformación urbana e higienistas

Históricamente, muchas de las grandes transformaciones urbanas, tanto físicas como sociales, han tenido su origen en las pestes o pandemias globales. En los inicios del siglo XIX, si bien no se usaba el término “salubrisimo” en un sentido moderno para hacer frente a las epidemias, se llevaron adelante medidas que respondían a la idea de ornato, tanto en lo referente al cuidado de la ciudad como al de la familia, los abastos y los medios de transporte. En Quito, la imbricación entre higienismo y control social ha estado siempre condicionada por el control ejercido desde las organizaciones encargadas de ejecutarlo: la Policía en su concepto moderno. Eduardo Kigman menciona:

No todas las acciones de policía eran voluntarias y muchas podrían parecer arbitrarias, pero en ningún caso formaban un cuerpo aparte desvinculado de los intereses ciudadanos. Se esperaba que la gente participase en el control de las pestes denunciando, entre otras cosas, a los leprosos y a los apestados, pero en muchas ocasiones, sobre todo en los barrios de la periferia, era la propia gente la que se ocupaba de ocultarlos.

Figura 1: “En el Parque”. Exclusión de un indígena del Parque El Ejido por un policía



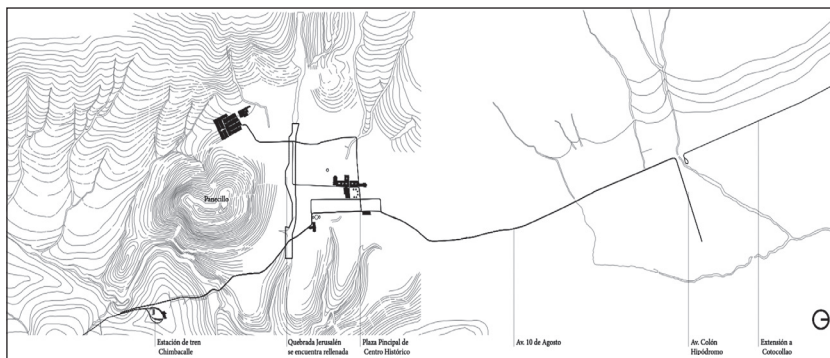
Fuente: Dibujo tomado de la revista
La ilustración ecuatoriana, N° 18, febrero de 1910.

De cierta forma, la peste acrecentaba la brecha social y el anhelo de distinción entre blancos e indios. El uruguayo James Odriozola, cuando llegó a la capital en 1942 para redactar el plan regulador de la ciudad, evidenció un “querer ser” propio de la gente, un anhelo por distanciarse, diferenciarse y excluir al indígena. Odriozola se encargó de aterrizar este concepto en el dibujo de zonificaciones para el ensanche de la ciudad que más tarde terminaría siendo incidente en la exclusión de ciertos sectores y potenciaría la desigualdad social.

En cuanto al transporte público, que inicia su actividad con los primeros tranvías de sangre (tirados por caballos) y después con los tranvías eléctricos, en 1914, encontramos la misma predisposición a ser excluyentes. Tras la desaparición del tranvía a mediados de siglo XX, el modelo mantendría la exclusión de los indios del transporte colectivo y el privilegio a los mestizos mediante una distinción de buses de acceso únicamente para sectores acomodados de la población.

Al leer el recorrido del extinto tranvía (Figura 1), percibimos una forma de ciudad que, hasta mitad del siglo XX, estaba contenida entre los cerros Panecillo, Itchimbía y San Juan; identificamos sus vectores de crecimiento Norte-Sur, su centro, sus nodos, zonas mejor servidas con transporte y áreas desabastecidas. Con la desaparición del tranvía, se marcó el comienzo de lo que pronto se convertiría en “el problema del transporte en Quito” (Carrión, 1995), pero también se daría paso a la explosión demográfica,

Figura 2: Plano del tranvía de 1914.



Fuente: Elaboración de autor con información de “Plano de 1922”, de Topógrafos de Quito.

las migraciones internas y el apareamiento de asentamientos de autoconstrucción o *slums* (Mike Davis, 2005).

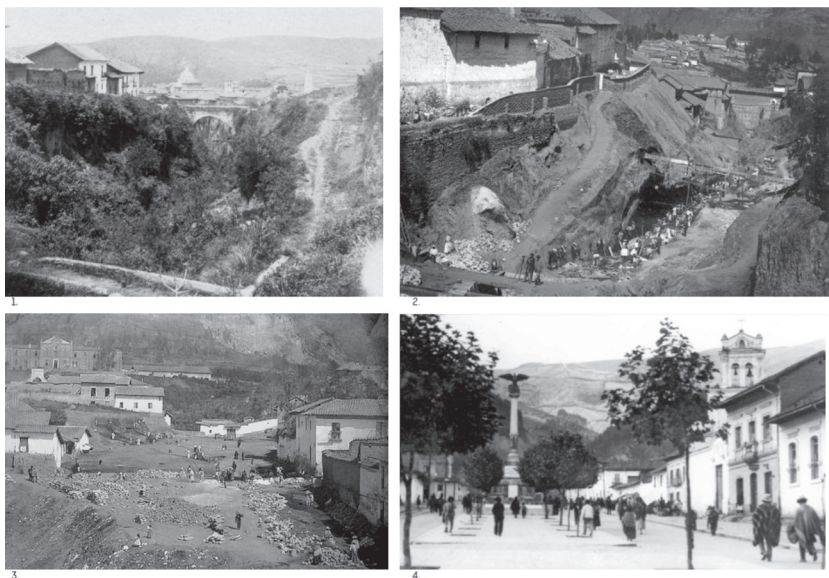
Pero, ¿qué relación existe entre la forma que dibuja el transporte colectivo y la epidemia? Al determinar la forma de la ciudad que dibujan los itinerarios del tranvía, identificamos los nodos de transporte y puntos de intercambio que son focos de contagio entre usuarios. La forma de los itinerarios determina las zonas más propensas a una exposición viral. Al sobreponer los recorridos del tranvía a las zonas de contagio, encontramos una relación directa entre las zonas más afectadas por epidemias pasadas. Tanto en relación al imaginario del quiteño de inicios de siglo XX, que busca terrenos alejados del núcleo histórico, como en el anhelo por construir viviendas con mayor confort y mejores condiciones higiénicas, encontramos en la peste un detonante que potenció la gentrificación y el abandono del centro histórico por parte de las clases acomodadas.

No solamente la forma de la ciudad se ha visto modificada por las epidemias, sino que los lugares físicos y los entornos naturales también han sido transformados abruptamente por la misma causa. La peste de inicios del siglo XX fue el detonante para que los higienistas² tomaran medidas y plantearan el relleno de la Quebrada de Jerusalén, señalada en esa época como fuente de las pestes y males que aquejaban a la gente. Se emprende, entonces, uno de los proyectos más ambiciosos para la ciudad a finales del siglo, que finaliza con su relleno y la construcción de un boulevard de estilo europeísta. El impacto directo sobre el territorio modifica la percepción misma del espacio y genera “no lugares”³ expectantes de ser ocupados.

² Corriente que busca reparar con más detenimiento la salud de la ciudad y sus habitantes. Según Kigman, para hablar de higienismo en la historia de Quito debería partirse desde el siglo XVIII (Kigman, 2006: 25).

³ Marc Aullé utiliza el término “no lugares” para referirse a lugares de transitoriedad que no tienen mayor importancia para ser considerados lugares (Aullé, 1992).

Figura 3: Proceso de relleno y transformación de la Quebrada de Jerusalén



Fuente: Archivo Leibniz-Institut für Länderkunde. Leipzig, Alemania. Colección Alphons Stübel. 1870-1875.

El uso de estos nuevos no lugares frecuentemente se dio en estaciones intermodales de transporte. Es más, si señalamos sobre un mapa las quebradas que han sido rellenadas y el uso que estas han tenido en el futuro, encontramos una relación directa entre quebrada, rellenos y estación de intercambio. Existe una lógica de superposición en el territorio que intenta borrar la condición topográfica e implantar infraestructuras de movilidad para el transporte mecánico que se excusa en medidas higienistas para lograrlo y termina creando nuevos no lugares.

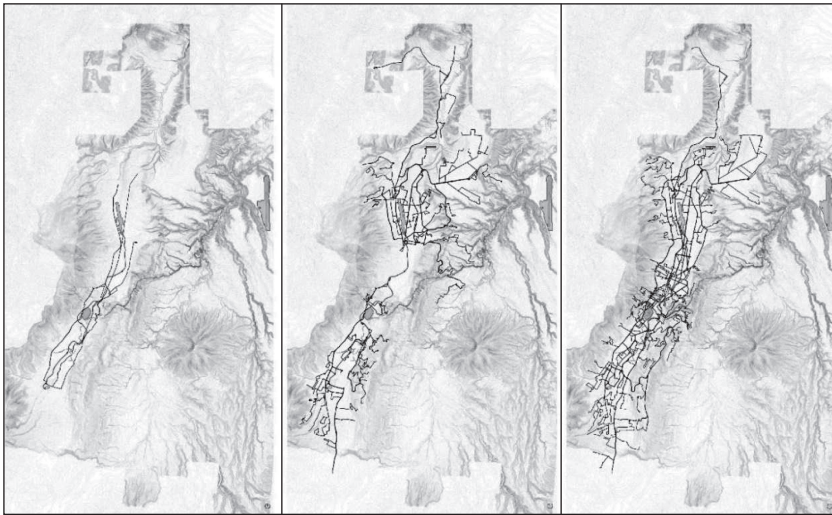
Evolución del transporte colectivo en momentos de pandemia

Desde la desaparición del tranvía a finales del siglo XX, los monopolios de compañías privadas de buses tomaron el control del transporte colectivo. Fue recién en 1995 que Jamil Mahuad reconfiguró las líneas de buses e

inauguró el primer sistema BTR⁴ como estrategia de movilidad. Un primer trazado denominado “Trolebús” presentó ciertas consideraciones urbanas como usos de suelos, estaciones de intercambio y un recorrido trazado a manera de superposición al antiguo trazo del tranvía.

Con la regulación de buses, y al asumir el municipio la competencia de TC⁵, se ha mejorado paulatinamente el servicio, pero también evidenciamos una división entre dos formas de ciudad. Una primera, regulada y manejada desde la alcaldía, y una segunda, no regulada, en la que compañías de transporte privado continúan ofreciendo su servicio. Paradójicamente, la ciudad que dibujan las líneas con concesiones municipales genera una figura que fácilmente podemos reconocer como longitudinal (Figuras 3 y 4). Sin embargo, la forma que encontramos en las líneas que dibujan los itinerarios de compañías privadas evidencia mayor complejidad; encontramos líneas que desbordan la meseta y se extienden a los valles con distancias

Figura 4: BTR y metro. Figura 4: Buses aportación al BTR. Figura 5: Buses privados.



Fuente: Elaboración de autor.

⁴ BTR: Bus de tránsito rápido.

⁵ TC: Transporte colectivo.

recorridas superiores a los 45 km, de manera tal que dibujan una ciudad cinco veces superior en tamaño al área consolidada (Figura 5).

En la Figura 5, partimos de una ciudad en la que más del 60% de las líneas de buses son operadas por monopolios de transportistas privados con más de 2,2 millones de desplazamientos al día y 1,5 millones de usuarios. Si el metro es la mayor apuesta de movilidad de la ciudad y reducirá su capacidad en más de un 40% por la pandemia del COVID-19, con la crisis económica a puertas de estallar y una limitación presupuestaria por el endeudamiento del municipio, el bus será la mejor opción para solventar los problemas de movilidad de la ciudad de cara al futuro próximo.

La versatilidad del bus para ser colocado en el lugar que haga falta y modificar su itinerario según conveniencia lo hace el mejor medio de transporte colectivo en el escenario actual. Pese a reducir la capacidad de cada unidad por medidas de distanciamiento social, la operación de los itinerarios de buses no es un problema. Alejándonos de la estigmatización del transporte colectivo como lugar maldito de contagio, el contexto actual brinda una oportunidad para reconfigurar las líneas de buses y mejorar la calidad del servicio.

Una distribución inteligente optimiza recursos y mantiene las condiciones higiénicas en el escenario del COVID-19

Los resultados obtenidos en este trabajo descubren una relación directa entre la distribución de las zonas de intercambio nodal y los focos de contagio en la ciudad, así como en la distribución de las líneas de bus y el tejido urbano. Quito enfrenta un gran desafío: mantener la medidas de distanciamiento social y solventar el problema de transporte colectivo. ¿Cómo hacerlo en el escenario de incertidumbre y con las medidas actuales? La única solución será apostar por el transporte colectivo para enfrentar el crecimiento del parque automotor privado. Una buena idea será mirar casos como la reconfiguración del sistema Transantiago en Santiago de Chile y plantear una distribución de transporte que privilegie los desplazamientos locales incentivando la ciudad de los 15 minutos y, a la vez, generar troncales arteriales que abastezcan el sistema BTR.

Sin embargo, de poco servirá una reconfiguración de buses si no existen las calles por las que puedan desplazarse; hallamos también una relación directa entre la disfunción de la estructura urbana y los problemas de distribución de las líneas de transporte público por las calles de Quito. “¿Cómo se puede saber qué hacer con el tráfico sin saber antes cómo funciona una ciudad y para qué necesita esta sus calles?” (Jane Jacobs, 2011); por esto, habrá que regresar nuestra mirada también al tejido urbano.

Discusión

Finalmente, este estudio encuentra en el transporte colectivo de autobuses una solución para la falta de recursos del municipio y una oportunidad para desincentivar el uso del transporte privado como parte de una política urbana integral. Se deberá mirar al transporte colectivo más allá del metro, como un manejo integral de transporte que tenga en consideración los buses privados y BTRs dentro de la planificación conjunta de movilidad colectiva y planificación urbana. Será importante desestigmatizar el transporte colectivo como lugar maldito de contagio, mejorar la calidad del servicio para reducir desigualdades y mejorar el acceso de la población a la ciudad.

Quito deberá mirar al bus nuevamente como la unidad esencial para un manejo articulado e intermodal de transporte a fin de generar una verdadera red de movilidad colectiva si aspira a convertirse en una ciudad más igualitaria, más articulada, más integrada, higiénica y con un futuro más abierto.

Bibliografía

- Carrión, F. (1995, agosto 19). “Del Tranvía al Trolebús”. En *Diario El Hoy* (Quito).
- Davis, M. (2006). *Planet of Slums* (2017.^a ed.). Mackays. London
- Del Pino Martínez, I. A. (2017). *Espacio urbano en la historia de Quito: Territorio, traza y espacios ciudadanos*. Universidad Nacional de Colombia.

- Jacobs, Jane. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades* (Edición de los 50 años). Capitán Swing Libros, S. L.
- José Luis, O. (1999). *Transporte público y estructura urbana: De mediados s. XIX a mediados de s.XX): Gran Bretaña, Francia y Países Germánicos. N°17*, 17-35.
- Kigman, Eduardo. (2006). *La ciudad y los otros, Quito 1860-1940: Higienismo, ornato y policía*.
- Parcerisa, Josep & de Ventós, Maria Rubert. (2000). *La ciudad no es una hoja en blanco* (II). Laboratorio de Urbanismo de Barcelona.
- Metro Madrid. (2012). *Consultoría metro Madrid para Quito*. Empresa Metro Madrid.
- Odriozola, J., & Gatto Sobral, G. (1948). *Memoria Descriptiva del Plan Regulador de Quito. Opiniones de los técnicos nacionales y extranjeros*. Municipalidad de Quito. http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/?page_id=1114 (Consulta 06/06/2019)